LA VIE AU GRAND AIR

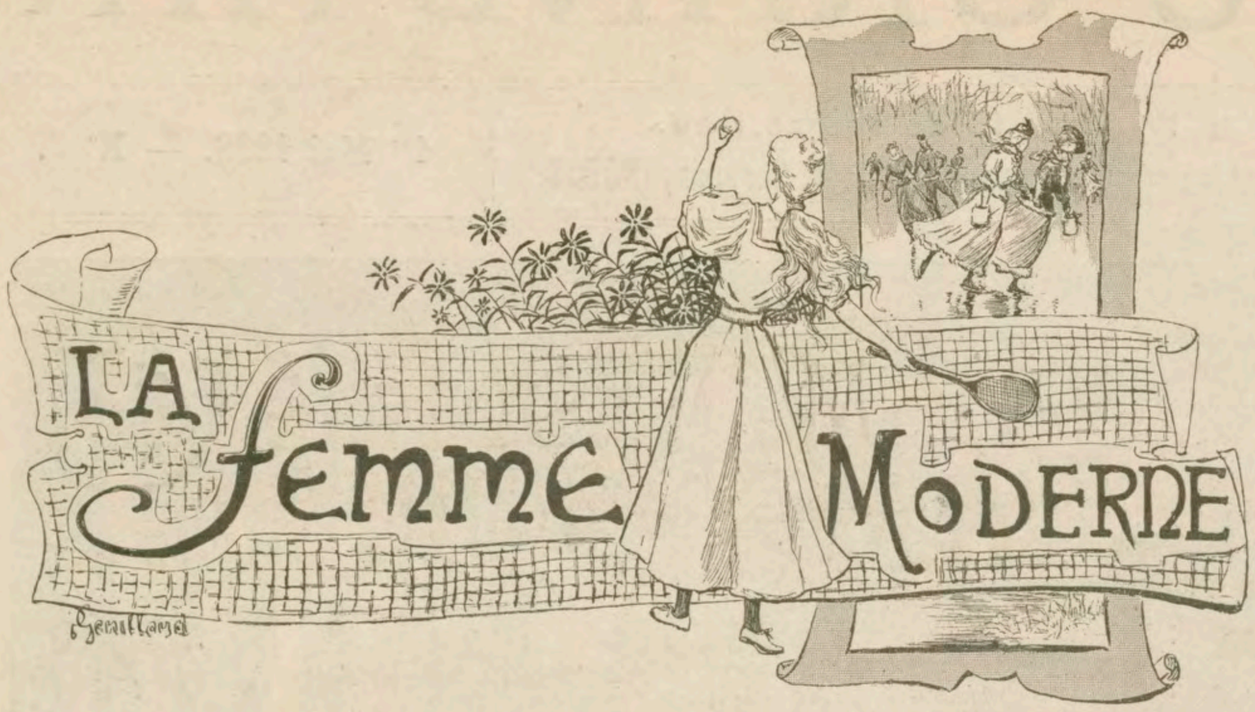
ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1er Mai 1898. — N° 3.

M. FÉLIX FAURE RECEVANT A NICE LE MESSAGER CYCLISTE DE LA COURSE DE RELAIS (Voir page 38).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

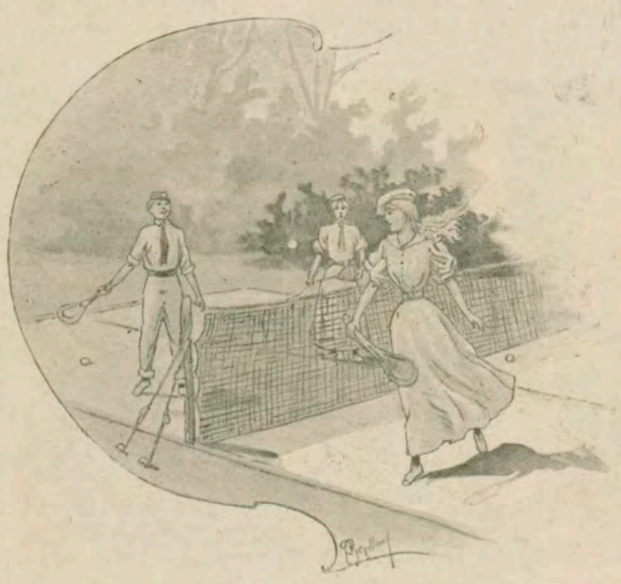


La Camaraderie par le Sport

C'est une chose nouvelle et exquise que la conception moderne de la femme de sport, quoiqu'en aient pu dire nombre de gens, pontifiant dans des salons, devant la cheminée et réclamant avec ardeur le retour aux galanteries musquées du XVIII^e^ siècle, aux fadaises sentimentales de 1830, et aux courbettes alanguies de nos pères. Un sentiment tout nouveau s'est fait jour, en effet, dans ces dernières années, remplaçant la « cour » d'autrefois, et le flirt d'hier, c'est la camaraderie, la simple et bonne et franche camaraderie entre l'homme et la femme, supprimant les hyperboliques louanges et les hypocrisies dont avait coutume de s'entourer toute conversation entre gens d'un sexe différent.

Quant au charme de la femme et de la jeune fille, il est bien toujours aussi puissant, aussi enveloppant ; il a changé un peu, voilà tout. « Pas de frisettes sur le nez, mais des cheveux presque plats ou bombés légèrement, attachés simplement d'un nœud sur la nuque ; un air à la fois de santé, de pudeur et de robuste tranquillité. »

Voilà comment Jean Lorrain décrit la jeune fille, amante du grand air, de l'exercice, de la libre dépense de ses forces. C'est bien, en effet, la tranquillité robuste qui caractérise cet être nouveau, ardent, n'ayant plus uniquement des préoccupations de coquetterie ou de toilette, à la bonne poignée de main franche, au regard droit. On n'a qu'à la regarder, soit au tennis,



soit à la promenade à bicyclette, soit au patinage; la jeune fille n'a plus d'efféminé que juste ce qu'il faut pour conserver sa grâce harmonieuse.

Sur le *cour* ensoleillé, blanches, les balles filent, traçant dans l'air un gai sillon de lumière. En costumes clairs, de chaque côté du filet, les couples rieurs, animés, tout à la joie vivifiante, de l'exercice aimé et passionnant, échangent de brèves paroles, les raquettes vont et viennent, rapides; preste, la jupe courte sur les fines chevilles, tournoie; souple, le jarret ploie et la partie du tennis continue, variée et amusante.

Après, c'est la lente promenade à bicyclette, par les routes nombreuses, à travers la campagne ou la forêt; le paysage change et la conversation subissant l'influence de l'activité physique, est alerte, vive, effleure les sujets, tant l'esprit est éveillé en un besoin de se dépenser comme le corps. Ah ! comme il serait peu de mise alors de parler de sentimentalités banales ; le ridicule tuerait immédiatement toute phrase fadasse et mièvre.

La voilà la bonne santé physique et la santé morale. La jeune fille n'a plus le frissonnement peureux d'une fleur frileuse, lorsqu'elle serre la main d'un ami, d'un camarade. L'esprit est trop droit, trop sain pour être troublé par de vagues pensées soupçonnées seulement, et qui viennent parfois effleurer l'âme encore neuve et le cœur qui s'ignore. Finis les rêves ingénieux où la vie déformée apparaissait en une sorte de mirage trompeur, dans lesquels la femme ne voyait l'homme qu'à travers les mensonges dont l'orne toujours la passion simulée ou vraie. L'amour, tel était le seul lien possible entre eux ; maintenant s'y est ajoutée la camaraderie, et cela vient donner tort à cette idée si courante que l'amitié est impossible entre l'homme et la femme.

Impossible, elle l'était peut-être, elle ne l'est plus. Car si toute conversation nécessairement se trouvait toujours ramenée à l'amour, il n'en est plus de même aujourd'hui où, la femme devenant la compagne de jeu de l'homme, n'est plus pour lui qu'une partenaire tant que dure le jeu, pour devenir ensuite l'amie avec qui l'on cause sur le pied d'égalité qu'a fait naître l'émulation de l'exercice pris ensemble. Et là se trouve abordé le grand reproche que l'on fait aux relations modernes : la femme, dit-on, n'est plus alors l'inaccessible créature mise par nos aïeux sur une sorte de piédestal au pied duquel, nous, ses fidèles, devons nous agenouiller pour lui parler. Ce n'est plus la beauté altière dont le regard condescendait à se poser sur nous comme ultime récompense pour le compliment bien tourné.

Eh bien, est-ce là un si grand mal, et la familiarité exempte de toute hypocrisie ne vaut-elle pas mieux que l'unique étalage des beaux sentiments — absents, du reste ? Le jeune homme et la jeune fille causent librement et c'est tant mieux, cela est préférable que de se dire à voix basse et pendant que l'éventail cache la subite rougeur, les choses que l'on ne pense pas à dire tout haut.

Quel bel idéal que celui qui consiste à mettre de la galanterie partout, et c'est cependant celui auquel nous vouent logiquement les partisans des anciens usages, et de la femme considérée simplement comme une reine vers qui, toujours doit monter un encens d'hommages.

Le sport a fait naître l'amitié entre l'homme et la femme, la bonne et solide amitié qui fait que maintenant ils peuvent se regarder sans crainte, en alliés et non plus en adversaires soupçonneux. Le flirt disparaît, le flirt odieux, ce demi amour qui rêve tout et n'ose rien ; un sentiment nouveau naît et c'est la camaraderie entre hommes et femmes. Et cela n'a pas tué le respect, loin de là; car la loyauté devient la règle de part et d'autre.

La bonne éducation est donc celle qui ne confine pas la jeune fille dans le cercle des occupations familiales et mondaines, et ne lui laisse pas la possibilité de rêver parce qu'elle ignore trop.

Les rapprochements du bal n'ont de l'importance qu'à cause de leur rareté et des préoccupations toutes de coquetterie, et toujours les mêmes, qui y dominent. La fréquente société des jeunes gens en dehors de ces arrière-pensées enlève le caractère dangereusement sentimental et galant qu'ont ordinairement les relations de ce genre. Et, pour s'en convaincre, on n'a qu'à aller dans une de nos sociétés de sports, à l'Ile de Puteaux ou au Racing-club, on verra autour des balustrades ou des cours de tennis, mères, jeunes gens et jeunes filles, en des conversations amicales — et non amoureuses.

Il est temps qu'elle cesse, en effet, l'antique lutte des sexes ; et que cela sera doux d'aller par la vie non plus seulement au milieu d'amis

mais aussi d'amies. Et je n'entends pas par là prendre amie au sens ordinaire du mot, c'est-à-dire la personne âgée ou laide qui cherche à vous marier ou vous donne des conseils, parce que c'est le rôle qu'elle s'est donné à jouer dans l'existence ; non, par amie j'entends la camarade tranquille et franche avec qui l'on cause sans qu'un désir malsain trouble les pensées, sans qu'un soupçon jaloux vienne effleurer ces relations confiantes. La compagne que le sport est en train de donner à l'homme, c'est l'ami ancien avec

quelque chose de plus, qui est la grâce et aussi ce charme raffiné qui consistera justement dans le nouveau sentiment rare et délicat. Plus

de sournoise pensée embusquée derrière les paupières, plus de recul inconscient dans l'âme de la femme, d'inquiétude dans l'esprit de l'homme. L'habitude des longues promenades côte à côte, dans l'intérêt de la route, du paysage, parmi l'air vivifiant qui suffit à chasser toute pensée mauvaise de l'esprit; les soucis accoutumés de la chasse, par exemple, et l'intérêt passionnant que l'on y prend, le costume aussi qui, tout en laissant heureusement subsister la coquetterie, la change, la fait moins fade, plus virile, supprimant les fouillis mièvres et les remplaçant par les longs plis amples et simples, tout cela contribue à ce résultat, la femme camarade de l'homme.

Et quels bienfaits n'en retirerons-nous pas? Les échanges d'idées sur l'art, sur les mœurs, sur la vie enfin, se feront plus sincèrement et plus fréquemment entre les deux sexes, et tout malentendu peut finir ainsi par s'éteindre.

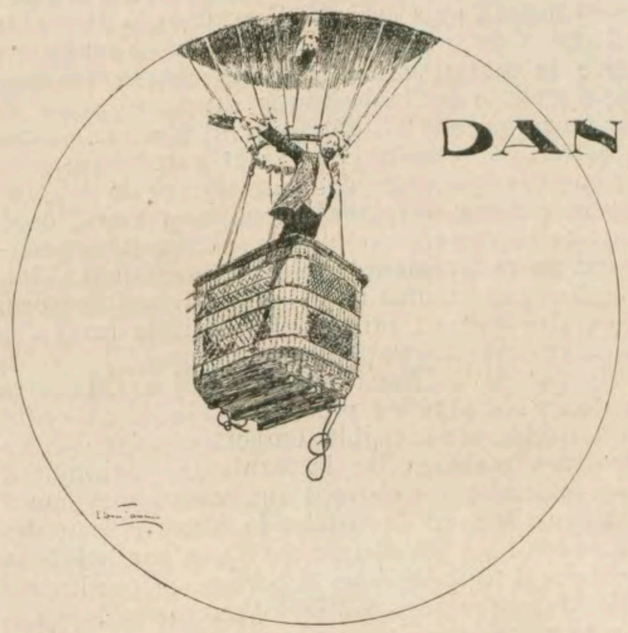
Maintenant, il faudrait un mot pour caractériser cette nuance entre l'amitié et l'amour, un mot qui fût simple, franc et sain comme elle. Ce mot reste à trouver, quoique ce sentiment en somme ne soit pas absolument nouveau;

seulement il était une exception, tandis qu'il deviendra la généralité.

Contentons-nous d'en affirmer l'existence, une fois de plus, en citant ces lignes de La Bruyère, qui auraient pu servir d'épigraphe à cet article : « L'amitié peut subsister entre des gens de différents sexes, exempte même de grossièreté. Une femme cependant regarde toujours un homme comme un homme; et, réciproquement, un homme regarde une femme comme une femme. Cette liaison n'est ni passion, ni amitié pure; elle fait une classe à part. »

MAURICE RAVIDAT.

Nous informons nos lecteurs et nos abonnés qui font de la photographie, que nous nous ferons un plaisir de publier leurs vues sportives, quand elles présenteront un intérêt pour les lecteurs de LA VIE AU GRAND AIR. Prière de nous envoyer les épreuves à plat, entre deux cartons.



DANS LES AIRS

La première ascension du « Touring-Club »

Suspendre à une bulle de gaz notre roulotte d'osier, y monter en joyeuse compagnie, aller déjeuner sur les nuages comme d'autres vont déjeuner sur l'herbe et, si les caprices du vent, en nous menant trop loin, nous empêchent de rentrer le soir à Paris, coucher sous un de ces toits hospitaliers qui d'aventure, à la nuit tombante, s'éclairent d'une petite lumière comme dans les contes de fées, la voilà bien *la Vie au grand air*.

C'est la vie promise à notre jeune génération avide d'espace, de mouvement et de liberté.

L'aérostation fournira la formule dernière et la plus haute expression de l'idée sportive.

Après la bicyclette, l'automobile; après l'automobile, le ballon; c'est dans l'ordre: après le tourisme inférieur, le tourisme supérieur. Le jour vient où la banlieue de la terre sera aussi fréquentée que la banlieue de Paris.

Il appartenait à M. Ballif, l'infatigable président qui a rendu accessibles aux légions roulantes de ses sociétaires tant de trottoirs primitivement interdits par de farouches autorités, d'aplanir aussi les routes du ciel en organisant dans les meilleures conditions de confortable des ascensions en commun sous le pavillon du Touring-Club.

Il s'agit évidemment de simples excursions aériennes qui, tout en présentant uncharme incomparable n'offrent pas plus de dangers que les excursions terrestres les moins téméraires. Il ne saurait être question, au moins pour le moment, d'orienter le tourisme vers l'atmosphère boréale, à la suite de l'expédition Andrée.

Le ciel de France, le ciel d'Europe, le ciel du monde habité sont assez vastes pour qu'on puisse s'y mouvoir à l'aise. Tout en blâmant les tendances de certains aéronautes enclins à franchir des limites dangereuses, on doit se bien garder de confondre dans une réprobation commune les extravagants dont l'imagination, perturbée sans doute par une attraction mystérieuse, s'égare sous les froides latitudes du Pôle ou du Klondike et les sages qui pratiquent comme il convient le plus merveilleux des sports.

L'aérostation bien comprise offre, pour le moins,

(Phot. Beau.)

GONFLÉ JUSQU'A « L'ÉQUATEUR ».

autant de sécurité que l'alpinisme, sans compter qu'elle a l'avantage d'être à meilleur marché. Une ascension en ballon coûte moins d'argent, moins de temps et infiniment moins de fatigue qu'une ascension au Mont-Blanc, tout en procurant une somme de plaisir réputée bien supérieure par ceux qui sont à même de faire la comparaison.

Malheureusement les ballons sont comme les montagnes: ils ne viennent pas à nous, il faut aller à eux.

De même qu'on ne trouve pas partout les Alpes ou les Pyrénées, on ne rencontre guère qu'à l'usine à gaz de la Villette, le vrai ballon de plaisance bien différent du vulgaire ballon forain trop souvent conduit par un acrobate galonné qui s'est conféré à lui-même, avec une égale facilité, le grade et la casquette de capitaine.

C'est dans le but d'être utile à ses sociétaires, désireux d'effectuer un voyage aérien intéressant, que le Touring-Club a décidé d'organiser une série d'ascensions.

Les départs ont lieu, en principe, chaque dimanche si le temps le permet.

Le programme est toujours le même :

On commence à gonfler dès l'aube. A dix heures on s'installe cinq ou six au balcon aérien, devant une assistance élégante et sympathique. On prend des cartes pour lire le nom des pays à mesure qu'on les traverse. L'aéronaute a sous la main une provision de lest pour monter, une corde de soupape pour descendre. Pour se distraire les voyageurs ont plusieurs milliers de feuilles imprimées qu'ils jettent par-dessus bord en marquant leur route à la façon du petit Poucet. Ces feuilles portent un questionnaire relatif au lieu, à l'heure, où elles sont tombées, à l'état du ciel, à la direction du vent, etc. Une note prie les personnes qui les trouvent de les renvoyer aux bureaux du Touring-Club, où elles reviennent en quantité comme l'expérience l'établit déjà, revêtues du sceau de la Mairie, s'il vous plait, ou tout au moins apostillées par des notables de l'endroit. Une

(Phot. Beau.)

MANŒUVRES DE L'APPAREILLAGE.

ancre, des engins d'arrêt, des baromètres complètent le matériel montant.

Non moins essentiel est le panier à provisions, car l'appétit devient vif entre 1000 et 2000 mètres d'altitude.

Les photographies reproduites ci-contre montrent les phases du gonflement le 14 avril dernier, à la date où M. Ballif devait inaugurer la série des ascensions après s'être inscrit lui-même en tête de

la liste des amateurs ; ce qu'elles ne montrent pas c'est la rage du vent qui força l'aéronaute à remettre, par prudence, le départ à la prochaine accalmie, laquelle ne se fit pas attendre plus de vingt-quatre heures.

Le lendemain le ballon

(Phot. Beau.)

« L'AUTOMOBILE-CLUB » ÉTENDU EN BALEINE.

le *Touring-Club*, jaugeant 1700 mètres cubes, un peu alourdi par la pluie tombée la nuit précédente mais portant quand même, outre ses voyageurs, plus de 200 kilogrammes de lest, s'élevait à 10 h. 35 m. du matin dans une atmosphère encore chargée de brume et à 10 h. 40 m. disparaissait dans les nuages.

J'ai sous les yeux le livre de bord dont je transcris les pages rapides :

10 h. 35 m. — « Lâchez tout ! » Le ballon semble quitter la terre avec regret, rasant les toits d'alentour dans son allure indécise. L'aéronaute vide un sac de lest ; notre compagnon de voyage Charles Bartalot, venu tout exprès de Mont-de-Marsan pour prendre part à l'excursion, en vide un autre, d'un geste déterminé, comme un praticien qui aurait fait cela toute sa vie.

Nous montons. On le devine à voir la terre descendre. Autrement on ne s'en douterait pas, tant est doux, délicieusement doux, le mouvement qui entraîne vers l'Est notre globe de soie encore humide et lourd des averses reçues.

Nous montons. Notre pilote, Georges Besançon, règle l'ascension. Abel Ballif déroule le long pavillon du Touring-Club dont les vives couleurs

(Phot. Beau.)

MANŒUVRES DU DÉPART.

raient, d'un trait rapide comme l'éclair, le fond embrumé du ciel. Nous sommes là quatre voyageurs qui affrontons l'espace pour la première fois, et cependant, tels des stylites contemplatifs sur leur colonne de pierre, nous sondons d'un regard tranquille l'abîme atmosphérique creusé sous la nacelle. Tout de suite nous subissons l'influence du milieu en nous sentant envahir par cette ivresse ineffable que procure la sensation de l'isolement dans le vide, combinée avec l'illusion invincible d'une apparente immobilité et la certitude d'une sécurité absolue. Si c'est là le vertige dont les terriens prennent prétexte pour colorer leur frayeur instinctive du ballon, vive le vertige ! Il leur suffirait d'en goûter une fois pour vouloir y revenir et pour éprouver, après l'atterrissage, la nostalgie du ciel. Le vertige tel qu'on l'entend ordinairement, le vertige provoqué par la vague appréhension d'une chute n'existe pas en ballon ; c'est un malaise exclusivement terrestre dont l'espace infini confère l'immunité.

Nous montons. A notre grande surprise le barographe enregistre déjà 400 mètres. A cette hauteur un vent plus frais se lève, dont la direction infléchie vers le nord-est fait dériver en sens contraire la butte Montmartre, la masse presque imperceptible de la basilique du Sacré-Cœur et l'usine à gaz de la Villette traînant après elle toute sa batterie de cuisine, ses vingt gazomètres gros comme des casseroles dans un ménage de poupée. Sur la pelouse du gonflement, nos amis, dont nous ne reconnaissons plus les silhouettes, participent au mouvement général et semblent s'éloigner à reculons. Des mouchoirs s'agitent encore, des mains battent sans doute, mais le bruit des applaudissements se perd dans l'espace.

10 h. 50 m. — Nous montons toujours, la terre s'enfonce de plus en plus ; elle glisse, à l'ordre d'un machiniste invisible, emportant avec elle les dernières maisons de la banlieue. Maintenant voici le damier des champs aux cases diversement teintées à travers lesquelles le blanc réseau des routes tend ses fils d'araignée tissés par le labeur séculaire des générations disparues. Si, par impossible, dans quelques milliers d'années la locomotion terrestre venait à être remplacée complètement par la locomotion aérienne, les routes auraient encore leur utilité : par leur quadrillé irrégulier, leurs intersections connues et figurées sur les cartes géographiques, elles serviraient au moins à guider l'aéronaute. Il nous suffit, en effet, de comparer notre carte au 200 000e avec le plan relief qui se déplace en bas pour faire le point à chaque carrefour et apprécier très exactement la direction suivie.

Nous arrivons à deux lignes de chemin de fer qui se coupent à angle droit. Nous distinguons sans peine la ligne du Nord et la ligne de grande-ceinture : nous sommes au Bourget. C'est là que nous commençons à jeter nos premières feuilles de bord. Près de la gare une locomotive en mal de démarrage tousse comme un monstre asthmatique. Une dizaine de trains accourant des quatre coins de l'horizon promènent sur leurs voies leurs panaches de fumée et jettent aux échos l'appel strident de leurs sifflets. Quelques-uns font un moment la course avec nous sur la ligne du Nord que nous côtoyons. Puis tout disparaît ; nous venons d'entrer dans les nuages.

11 h. 30 m. — Altitude 1000 mètres. Il y a plus d'une demi-heure que nous plongeons dans un brouillard au grand dam de notre provision de lest qui va s'épuisant à mesure que se dépose l'humidité sur l'enveloppe du *Touring-Club*. Nous avons dû traverser, sans les voir le Blanc-Mesnil, Villepinte, Tremblay, Mitry, laissant à droite la forêt de Bondy prolongée par les bois du Vert-Galant et à gauche le canton de Gonesse où vint tomber, et où fut accueilli à coup de fourches le premier ballon lancé de Paris, le 27 août 1783. Cependant de temps à autre à travers les interstices des nuages nous voyons comme au fond d'un puits aux parois vaporeuses passer des îlots de maisons, des taches noires qui

QUESTIONNAIRE

Feuille recueillie à Pont de Vesle-et-Ham
Commune de Coyolles
Canton de Villers-Cotterets
Département de l'Aisne
Date 15 Avril
Heure 12 heures 1/2
État du ciel pluvieux
Direction moyenne du vent Sud
L'aérostat a-t-il été aperçu dans la localité où est tombée cette feuille de bord ? oui

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Un coup de tonnerre a éclaté en passant au passage du ballon

Faucon Adolphe
Vétérinaire à Coyolles

Faucon

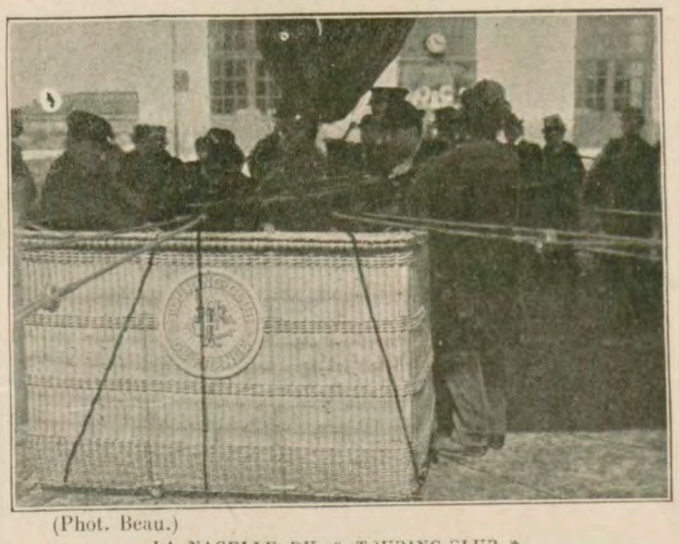
Adresse, signature et, si possible, timbre de la Mairie, d'un Bureau de poste, de la Gare, etc., pour faciliter le contrôle.

UNE FEUILLE DE ROUTE LANCÉE EN BLANC DE LA NACELLE ET RENVOYÉE PAR LA POSTE AUX BUREAUX DU T. C. F.

doivent être des forêts, des villages à la file indienne. Tout à coup, dans une éclaircie plus large, se montre le Mesnil-Amelot. Nous allons vers Dammartin, nous sommes sur la route nationale de Paris à Soissons.

Midi — 1500 mètres d'altitude. Plus nous montons, plus le ciel se rembrunit. Les deux églises de Dammartin, Saint-Jean et Notre-Dame se haussent sur leur colline de 140 mètres juste assez pour faire saillie au-dessus du brouillard inférieur. Midi sonne. Nous déjeunons. Au dessert le baromètre marque l'altitude coquette de 2200 mètres. Nous sommes arrivés au point culminant de la montagne russe des aéronautes. Il ne nous reste plus qu'à descendre. La neige se forme autour de nous en minuscules flocons dont le poids charge le *Touring-Club*. Plus bas il pleut. En avant nous apercevons des éclairs. Un quart d'heure plus tard, nous sommes par 800 mètres d'altitude au Zénith du clocher d'Yvors, d'où nous voyons Bargny, Boursonne, Vauciennes, Coyolles, Coray, venir à nous avec la vitesse de l'ouragan.

1 h. — 300 mètres d'altitude. Une pluie torrentielle accompagnée de grêle précipite notre descente au-dessus de l'étang de la Ramée en pleine

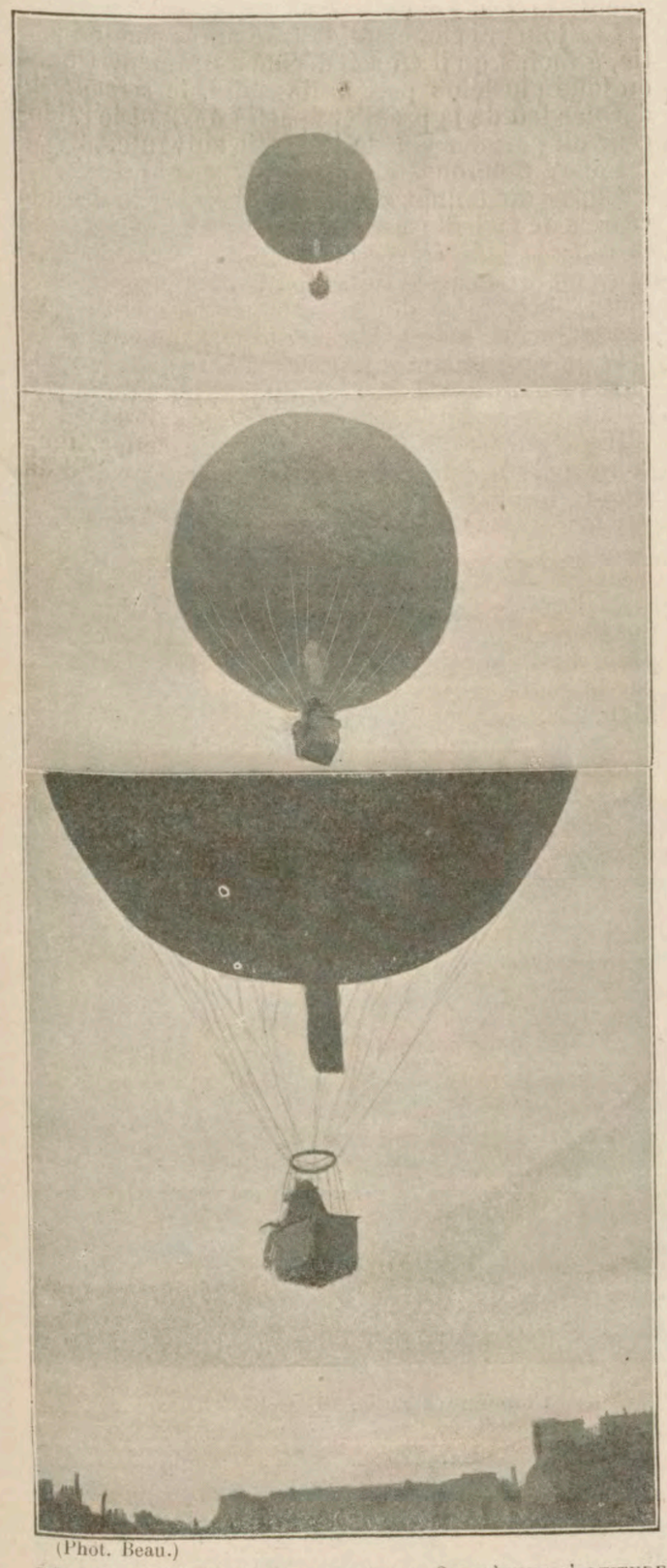


(Phot. Beau.)

LA NACELLE DU « TOURING-CLUB ».

forêt de Villers-Cotterets, que nous traversons en sacrifiant du lest.

1 h. 15 m. — Nous atterrissons près de la ferme de Beaurepaire à Vierzy, canton d'Oulchy-le-Château (Aisne). L'ancre mord, la soupape fonctionne, le ballon s'abat et nous sortons de la nacelle trempés, contents et prêts à recommencer. Nous avions à bord deux médecins, le docteur Maurice Guillot et



(Phot. Beau.)

VUES DU « TOURING-CLUB » A 100, 200 ET 300 MÈTRES D'ALTITUDE.

l'interne Emile Baudré. Mais nous n'avons pas eu l'occasion de recourir à leur science et à leur dévouement. C'est dire que même dans des circonstances atmosphériques peu favorables, les voyages en ballon ne présentent pas le moindre danger.

EMMANUEL AIMÉ.

P.-S. — Ceux de nos lecteurs qui désirent prendre part aux ascensions organisées par le Touring-Club sont priés de s'adresser à M. Emmanuel Aimé, organisateur délégué aux bureaux du T.C.F., 5, rue Coq-Héron, Paris. — P. L.

ERRATA.

—

Dans notre précédent numéro une erreur de mise en pages survenue à l'imprimerie nous a fait définir comme étant le portrait de Mme Georges Lefèvre, une photographie qui représente Mme Gabriel, professeur d'escrime, dont la salle d'armes féminine de la rue Hippolyte-Lebas obtient un succès toujours croissant.

—

La même erreur de mise en pages a modifié la légende qui se trouvait sous la photogravure qui illustrait l'article Oxford-Cambridge.

—

Nos lecteurs voudront bien nous excuser de ces malentendus qui ne se renouvelleront pas à l'avenir.

Nos Concours bi-mensuels

Tout d'abord, annonçons que, devant l'intérêt que nos lecteurs semblent prendre à nos concours, nous avons décidé d'en organiser un nouveau à chaque numéro. Nous pensons que cette décision sera bien accueillie.

CONCOURS N° 1.

(Plébiscite.)

Le sujet de ce premier concours, était, on le sait, le suivant :

NOMMER PAR ORDRE DE PRÉFÉRENCE LES DIX PRINCIPAUX SPORTS EN HONNEUR DANS NOTRE PAYS.

Nous avons reçu exactement 2485 réponses et voici la liste générale que nous avons établie suivant le système expliqué dans notre n° 1, c'est-à-dire que le sport qui a été nommé le plus de fois a été classé le premier et ainsi de suite jusqu'au dizième. Le numéro placé à côté du sport indique donc le nombre de fois qu'il a été nommé :

1°	Cyclisme	2485 voix.
2°	Hippisme	2085 —
3°	Escrime	2070 —
4°	Automobilisme	1965 —
5°	Chasse	1745 —
6°	Foot-ball	1425 —
7°	Aviron	1335 —
8°	Gymnastique	1235 —
9°	Patinage	1220 —
10°	Athlétisme	1120 —

Les sports les plus nommés ensuite sont, par ordre : le tir, le tennis, le yachting, la pêche, la boxe, la photographie, les jeux de patience, l'aérostation, le billard, la natation, etc.

Le gagnant est M. EMILE CORNAGLIA, rue de Maubeuge, 85, à Paris, dont voici la liste :

1° Cyclisme.
2° Automobilisme.
3° Hippisme.
4° Escrime.
5° Chasse.
6° Aviron.
7° Tir.
8° Gymnastique.
9° Patinage.
10° Football.

Nous envoyons 50 francs à M. E. Cornaglia.

Viennent ensuite, à bien peu de points d'écarts près, MM. *Bratmart*, 89, rue de la Chapelle, à Paris; *Paul Vaudamme*, 2 rue de Montmorency, à Paris; *Henri Jeandereau*, 21, rue Dorée, à Montargis; *Virgile Bierry*, 57, rue Victor Hugo, à Évreux.

Ces messieurs sont donc qualifiés pour le concours d'honneur qui aura lieu à la fin de l'année et auquel prendront seuls part les cinq premiers concurrents de chacun de nos concours.

Et maintenant, à nos confrères de la presse spéciale d'écrire de profonds articles sur les résultats de ce concours. Il y a là matière à plus d'une étude intéressante.

CONCOURS N° 2.

(Photographie.)

Rappelons les conditions de notre *concours n° 2.*

ARTICLE I. — *Il est ouvert entre tous les lecteurs de* la Vie au Grand Air *un concours* PHOTO-SPORTIF, *c'est-à-dire un concours de* PHOTOGRAPHIES RELATIVES A UN SPORT, QUEL QU'IL SOIT.

ARTICLE II. — *Chaque concurrent devra envoyer de cinq à dix épreuves, accompagnées d'un texte explicatif. Ce texte ne devra pas excéder cent lignes.*

ARTICLE III. — *Le concours sera clos le 30 mai prochain, les envois devront être faits à partir du 15 mai de la façon suivante :*

Les photographies et le texte seront placés dans une première enveloppe ; une deuxième contiendra le nom et l'adresse du concurrent ; ces deux enveloppes devront être placées dans une troisième sur laquelle figurera l'adresse de la Vie au Grand Air *(concours de photographie) et qui sera remise directement dans nos bureaux ou envoyée par la poste.*

A la réception de chaque envoi, les deux enveloppes intérieures recevront un numéro identique, numéro qui, reporté ensuite sur chacune des épreuves et sur le texte, permettra, une fois le classement fait, de retrouver le nom et l'adresse des lauréats.

ARTICLE IV. — *Le Jury sera composé de cinq personnalités des plus estimées dans le monde photographique. Nous en publierons les noms dans un prochain numéro.*

ARTICLE V. — *Les concurrents seront classés par rang de mérite, suivant les décisions du Jury.*

Ils pourront choisir, à leur tour et à leur gré, dans la liste des prix, qui comprendra :

1° Une bicyclette, d'une valeur de 450 fr. ;
2° Un appareil photographique, d'une valeur de 200 fr. ;
3° Un fusil, d'une valeur de 200 fr. ;
4° Un tennis, d'une valeur de 200 fr. ;
5° Cent francs espèces.

ARTICLE VI. — *Les envois des cinq premiers prix seront également publiés dans* la Vie au Grand Air.

CONCOURS N° 3.

(Variété.)

Notre concours n° 3 est bien simple.
Vous voyez, plus bas, cette maison?

Elle est située sur un chemin véloçable dans un rayon de 35 kilomètres autour de Paris.

Il s'agit tout simplement de nous indiquer exactement où elle se trouve. Le premier de nos lecteurs qui nous l'indiquera recevra

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES

s'il est simple lecteur, et

CENT FRANCS EN ESPÈCES

s'il est inscrit sur le registre de nos abonnés.

VOUS VOYEZ CETTE MAISON...
(Voir notre concours n° 3.)

Ce concours ne prendra fin que lorsque nous aurons reçu une indication exacte. Les quatre concurrents qui nous l'indiqueront les premiers... après le premier seront qualifiés pour le concours d'honneur dont nous parlons plus haut.

Et maintenant, ouvrez l'œil — et le bon!

*
* *

Nous prions nos lecteurs de prendre bonne note de toujours mettre sur les enveloppes contenant leur réponse à nos concours cette mention : CONCOURS N° (indiquer le numéro du concours). Cette petite formalité est nécessaire par suite du grand nombre de lettres que nous recevons chaque jour.

LA DIRECTION.

AU TENNIS CLUB

Le rôle d'une revue comme *la Vie au grand air* est de vulgariser les sports en essayant de donner de chacun d'eux, à ses lecteurs, une idée générale. Aussi cet article ne s'adresse-t-il pas aux spécialistes du jeu de *lawn-tennis* (dans le langage courant on dit simplement : le *tennis*), mais bien aux personnes qui, ignorant les règles de ce jeu, en ont gardé une opinion assez dédaigneuse, ne voyant pas ce qui le différencie du « volant » en honneur dans les couvents et autres institutions de jeunes filles.

Or, le tennis est, bien au contraire, un exercice éminemment athlétique. C'est, en tout cas, le plus difficile de tous les jeux de balle. Sans exiger une vigueur exceptionnelle, il met cependant tous les muscles à contribution. La preuve est dans la courbature générale ressentie le lendemain d'une partie jouée sans entraînement préalable ou après un long chômage. Quant à sa difficulté elle est si grande que, pour parvenir à une certaine habileté, plusieurs années de pratique sont nécessaires.

Pourtant le tennis a ceci de commun avec beaucoup de jeux — et particulièrement avec le billard — qu'il peut être joué pour la première fois sans aucun apprentissage. Mais il ne se différencie pas alors du volant ou de la balle à la main. Aussi y a-t-il un monde entre les jeunes femmes qui « tennisent » dans les villégiatures à la mode et les Pim, les Renshaw, les Simond et autres célèbres « raquettes » d'Angleterre.

(Phot. Beau.)

M. P. LECARON, PRÉSIDENT DU T C. P.

Le bon joueur de tennis doit être souple et vite : il doit posséder également beaucoup de sang-froid. Mais il doit être avant tout adroit, car le jeu exige un tour de main spécial, exemple les « effets » de balle sur la raquette.

L'entraînement pour un match sérieux est tout aussi sévère que celui qu'exigent les sports les plus durs. Il faut éviter particulièrement de s'exercer avec des joueurs médiocres.

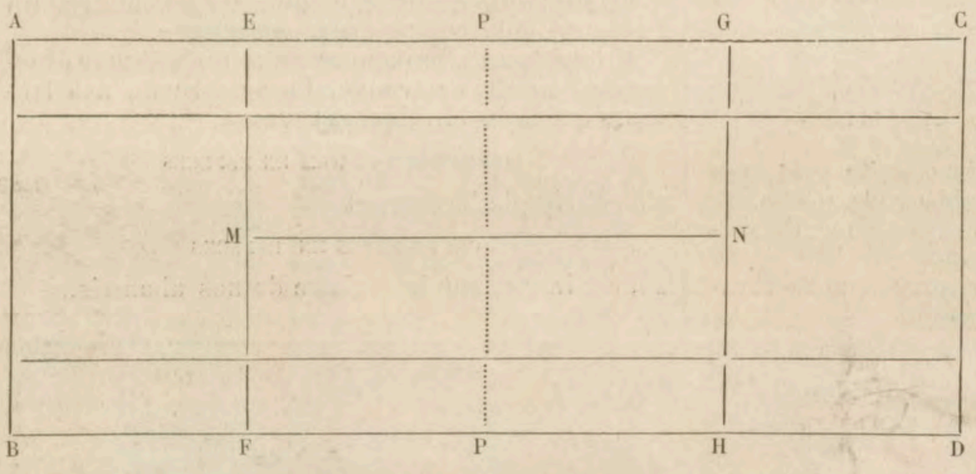
Avant d'entrer dans des explications techniques, je rappellerai que le *lawn-tennis* (traduction exacte : paume de pelouse) procède de la longue-paume, vieux jeu français qui aurait lui-même pour origine la *phoninde* des Grecs et le *harpaste* des Romains. Mais assez d'érudition à coups d'encyclopédie, d'autant que le tennis actuel ressemble aussi peu à ces jeux antiques qu'un fusif Lebel à un javelot indien ! La vérité est qu'il a été inventé de toutes pièces, en 1874, par le major Wingfield, qui lui donna le nom scientifique de *Sphairistique*, qu'il a heureusement troqué, par la suite, pour l'appellation actuelle, plus simple et plus euphonique.

Il a, du reste, subi de nombreuses modifications, On est redevable des principales aux frères Renshaw qui, en ajoutant au seul jeu de fond, le jeu de volée, ont fait du tennis un sport presque savant.

Le tennis a, de plus, l'avantage de se prêter à toutes les combinaisons sportives : matchs ou handicaps. Il se joue à deux (*single*) ou à quatre (*double*).

* * *

Maintenant venons-en à l'explication promise. Elle sera aussi simple que possible, car il est impossible, en un seul article, de donner une idée de lous les coups, de toutes les fautes, en un mot, de la tactique du jeu.



« COURS » POUR PARTIE A DEUX.

Le tennis se pratique sur un *court* ou *cours* (fig. 1). Ce mot vient de courte-paume et non de cour de maison. Le *cours* doit avoir régulièrement les dimensions suivantes : 23 m. 80 de long sur 8 m. 23 de large, pour une partie à deux ; pour une partie à quatre il doit mesurer 10 m. 97 de largeur. Le sol en peut être gazonné, pavé, macadamisé, asphalté. Il peut être fait aussi, comme on le verra plus loin, de lamelles de bois.

Séparé au milieu par un *filet* (PP) d'un mètre environ de hauteur, il est divisé de chaque côté par des *lignes de fond* (AB et CD), des *lignes de service* (EF et GH), des *lignes de côté* (AC et BD) et des *lignes de demi-cours* (MN). Ces lignes délimitent la place que les joueurs doivent occuper au début de la partie. Les balles, caoutchoutées et de forme ronde, ont un diamètre de 6 centimètres et pèsent 55 grammes environ. Pour les lancer, les joueurs se servent de *raquettes* dont le manche est rond ou octogonal et dont la partie lançante est faite de cordes bien tendues.

Dans la partie il y a le *servant*, qui lance la balle, et le *relanceur*, qui la renvoie ; l'un et l'autre remplissent alternativement cet emploi. On compte par *quinze*. Le premier point gagné par l'un ou l'autre joueur est compté 15, le second 30, le troisième 45 (par abréviation on dit 40) et le quatrième est dit *jeu*. Si les deux joueurs arrivent ensemble à 40, on les dit *à deux* et le point suivant est appelé *avantage*. Si celui qui a fait avantage compte encore un point, il gagne le *jeu* ; s'il le perd, les joueurs sont de nouveau *à deux* et cela continue ainsi jusqu'à ce que l'un des jouenrs gagne deux points de suite et, par conséquent, le *jeu*. La partie se compose de six jeux.

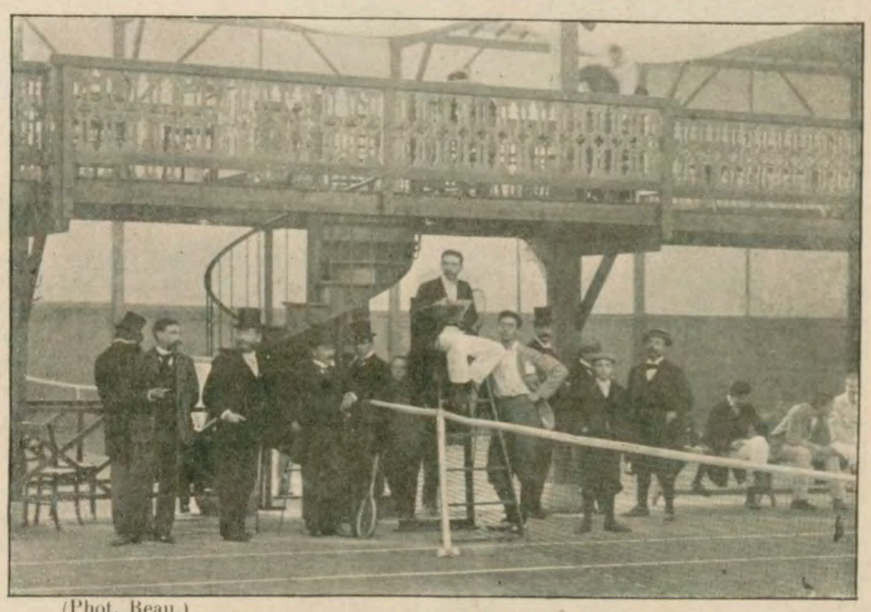
Les joueurs changent de côté après chaque partie, à moins qu'il en soit décidé autrement. Quand on joue plusieurs parties de suite, le *servant* du dernier jeu de la première partie devient le relanceur du premier jeu de la partie suivante.

Nous noterons simplement les principaux « coups » du tennis, c'est-à-dire la *volée*, qui est la reprise de la balle avant qu'elle ait touché terre ; la volée se joue élevée ou basse, d'avant ou d'arrière main, horizontale ou tombante ; la *demi-volée* qui est la reprise d'une balle au moment où, en rebondissant, elle quitte le sol. On appelle *chandelle* la projection d'un balle en l'air de façon à la faire retomber dans le fond du jeu, hors de la portée du joueur adverse.

Il y a encore plusieurs variétés de coups, mais je ne puis les mentionner tous ; je deviendrais trop technique.

* * *

Parlerai-je maintenant de l'esthétique d'un sport aussi gracieux que l'est son nom. Qu'il s'exerce en plein air ou sur des *cours* couverts, il charme l'œil par le cadre joli, la course rapide des petites balles blanches, qui décrivent dans l'air toutes les fantaisies de la ligne droite ou parabolique, les cos-

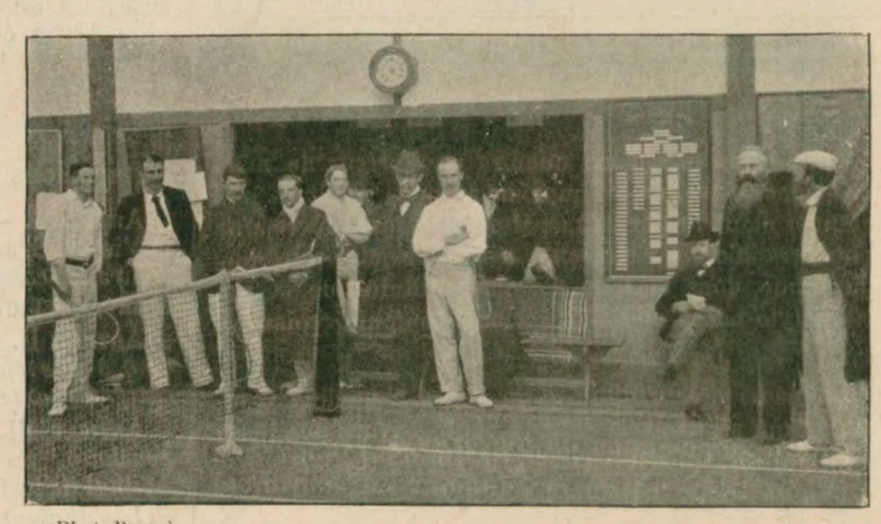


(Phot. Beau.)

L'UMPIRE (LE JUGE).

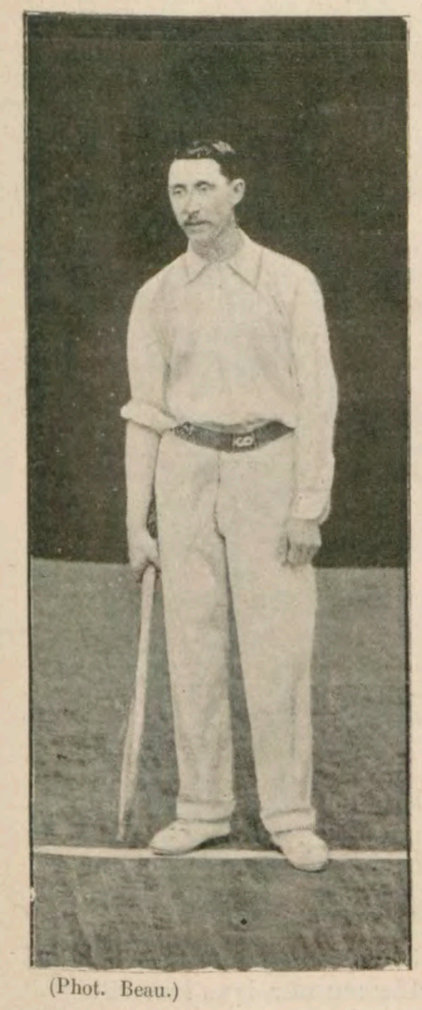
(Phot. Beau.)

LES JOUEURS FRANÇAIS DU T. C. P.



(Phot. Beau.)

LES JOUEURS ANGLAIS DEVANT LA LOGGIA.



(Phot. Beau.)

TOM BURKE, LE PROFESSEUR DU T. C. P.

tumes clairs des joueurs ou des joueuses aux mouvements rapides et savants.

Mais il faut que je donne l'explication des dessins que j'ai été aimablement autorisé à faire prendre par le photographe, J. Beau, à l'occasion des championnats internationaux qui viennent de se jouer au Tennis-Club de Paris. Tout d'abord, quelques mots sur ce Cercle, lequel est bien le plus confortable et le plus sélect du genre, en France.

Sis 71 boulevard Excelmans, à deux pas de la gare d'Auteuil, il a été fondé, en 1895 et compte actuellement une centaine de membres, parmi lesquels on trouve de nombreuses dames.

Son installation fait honneur à ceux qui y présidèrent : loggia, garage, vestiaires, salle d'hydrothérapie, rien n'y manque.

Mais le « clou » du T. C. P. est son hall immense, superbement décoré, et qui contient les deux plus beaux *cours* de tennis que l'on puisse voir. L'établissement de ces derniers a d'abord nécessité un nivelage du sol qui a été ensuite recouvert de béton ; puis on y a scellé des lambourdes et alors est venue la pose des lamelles de chêne qui forment un tremplin élastique pour les balles. Ajoutez une couche de peinture vert bouteille, agréable pour la vue, et sur laquelle se détachent parfaitement les lignes blanches des cours. Les fonds sont constitués par des rideaux verts qui évitent le retour des balles.

M. P. Lecaron, un aimable sportsman, préside le club depuis ses débuts. Il est aidé dans sa tâche par MM. Ortmans, vice-président, H. Decugis, secrétaire, et G. Rolland, trésorier. A signaler aussi M. Masson qui, simple membre du comité, est l'âme du cercle.

(Phot. Beau.)

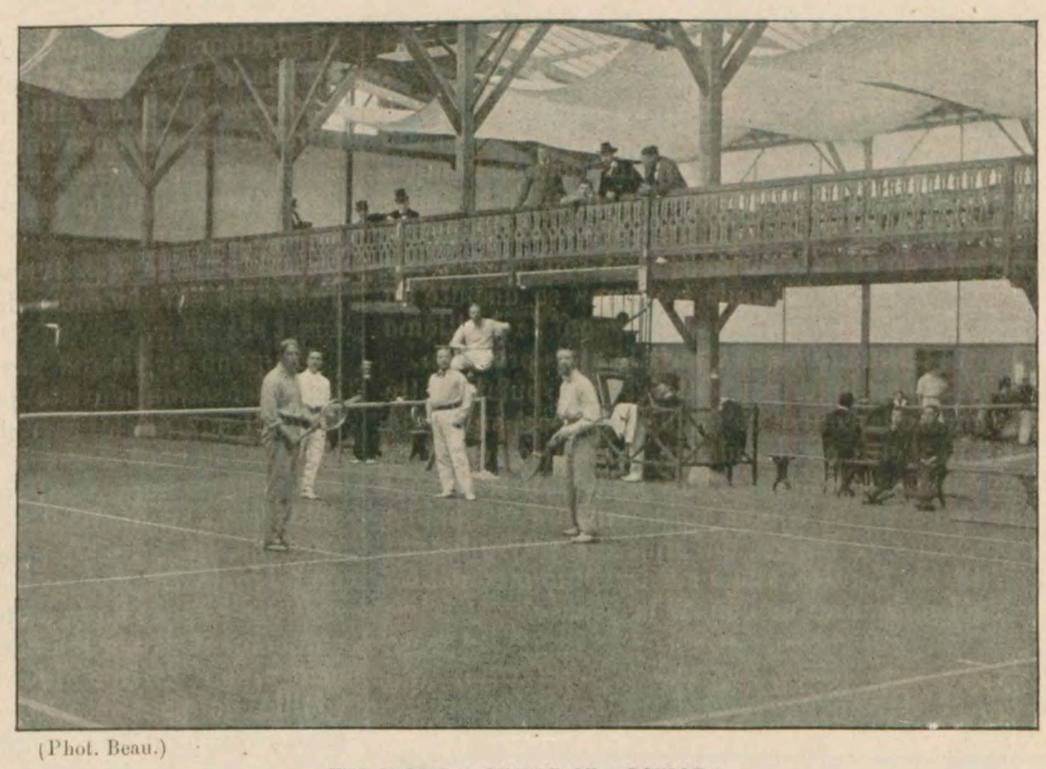
UN DRIVE.

Parmi les meilleurs joueurs du T. C. P., nous remarquerons M. P. Aymé, qui vient de se couvrir de gloire en finissant second dans le championnat d'amateurs, épreuve qu'il eût peut-être même remportée sans une indisposition grave survenue au cours de la partie finale ; MM. Lebreton, Lecaron, Durand, Hetley, Bridgman, Hébrard de Villeneuve, etc.

Le cercle s'est adjoint l'aide d'un professeur, M. Thomas Burke, qui a bien voulu poser pour cette revue trois coups classiques (voir les illustrations). Th. Burke est un professionnel de grande réputation qui a entraîné Pim, le plus célèbre joueur anglais, dans ses matchs principaux. Dernièrement, le professeur du T.C.P. gagnait un match contre Flemming, professeur au Queen's Club de Londres.

Le championnat avait attiré six joueurs anglais de première force (une illustration les représente tous). Ce furent MM. Simond, Flavell, Caridia, Ritchie, Norris, R. B. Hough et S. Hough.

C'est M. Simond qui a emporté cette épreuve qui, disputée pour la quatrième fois, était revenue la première année à M. A. Vacherot (membre du Racing-Club de France) et les deux années suivantes à M. Goodbody (Anglais). Le meeting, qui comprenait des handicaps *simple* et *double*, avait réuni 80 engagements. Une assistance très nombreuse n'a cessé de fréquenter le Club pendant les réunions, qui ont duré cinq jours.



(Phot. Beau.)

UNE PARTIE A QUATRE OU « DOUBLE ».

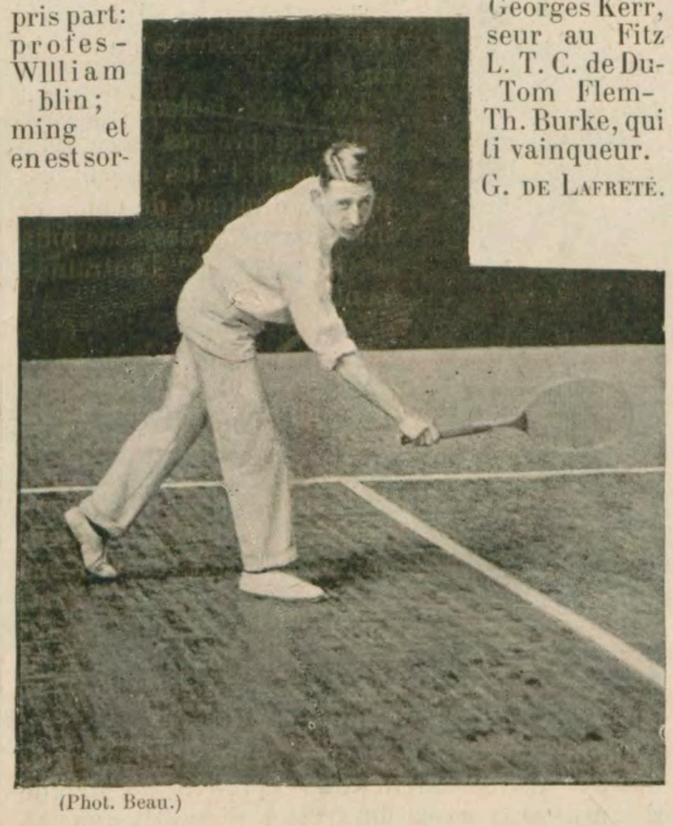
(Phot. Beau.)

COUP DE REVERS.

Aussi le balcon qui sépare le hall en deux était-il garni des plus jolies femmes de Paris et des plus élégantes.

Le Tennis-Club vient d'organiser un championnat professionnel international. Y prirent part : Georges Kerr, professeur au Fitz William ; L. T. C. de Dublin ; Tom Flemming et Th. Burke, qui en est sorti vainqueur.

G. DE LAFRETÉ.



(Phot. Beau.)

COUP DE REVERS.

CHAMPION.

De nos coureurs à pied professionnels les plus en vedette pour le moment, il faut citer Champion. Champion est un jeune adepte du sport pédestre. Il débuta en effet, il y a deux ans, dans la course de Marathon (40 kilomètres) organisée par notre confrère *le Petit Journal*. Il se classa seizième.

Quelques mois après il battait Cheminel, que l'on considérait alors comme le meilleur homme de fond. Au sortir de l'hiver 1896, Champion prit successivement part à 22 courses différentes, dans lesquelles il eut comme principaux adversaires, Charbonnel, Janvier et Chelmas, les meilleurs hommes du moment. Champion ne connut pas la défaite et sortit vainqueur de toutes ces rencontres. Il progresse de plus en plus, et s'appropria facilement, l'année dernière, les Championnats de France professionnels de 1500 mètres et de 10 kilomètres. Il couvrit les 1500 mètres en 4'13"2/5.

CHAMPION.

Coureur à pied (professionnel) recordmann de l'heure (17 kil. 468 mèt.)

Vers la fin de cette même année Champion battait le record de l'heure sur la piste du Racing-Club de France, au bois de Boulogne, il couvrait la jolie distance de 17 kilomètres 468 mètres.

Cette année, Champion a brillamment continué la série de ses succès. Au Vélodrome de la Seine il remporta deux courses sur trois, dont un handicap où il partait scratch. Il tentera sous peu de battre son propre record de l'heure et de faire plus de 18 kilomètres dans ce temps. Champion est un garçon courageux qui pourrait bien réussir dans sa tentative.

G.-B.

A PROPOS DE PARIS-ROUBAIX

Avec Paris-Roubaix, couru le dimanche de Pâques, s'est ouverte la série des grandes épreuves cyclistes sur route pour 1898. Les deux *events* les plus importants de ce calendrier spécial sont à coup sûr Paris-Roubaix, qui depuis trois ans se dispute au mois d'avril, et Bordeaux-Paris, dont la huitième épreuve annuelle va se courir le mois prochain.

S'il faut en juger par l'intérêt qu'a soulevé cette fois encore la course de Pâques, le sport sur route est loin d'être en décadence, contrairement à ce que certains pessimistes ont prétendu. Il semble que ce genre de course aura toujours son public de fervents, de fidèles, qui aiment à suivre les péripéties de la lutte, sinon sur la route ou dans les contrôles, tout au moins par la pensée.

***

Malgré tout, les épreuves sur route conservent

(Phot. Beau.)

PARIS-ROUBAIX : AVANT LE DÉPART.

donc pour le gros public, un caractère attrayant qu'il ne voit pas toujours dans la course sur piste, forcément monotone et moins mouvementée.

La course sur route, c'est la lutte intense dès le signal du départ, la fuite éperdue à travers les villes et les villages, dans les contrôles, traversés en coup de vent par ces hommes pour qui un retard d'une demi-minute peut transformer la victoire en défaite. La bousculade dans les contrôles où ils arrachent la plume pour griffonner une signature sur la feuille, l'incertitude de l'état dans lequel se trouve l'adversaire redouté, qu'il soit devant et rassemble toute son énergie pour conserver son

(Phot. Beau.)

PARIS-ROUBAIX : LE DÉPART DES MOTOCYCLES.

avance, ou qu'il soit derrière et talonne furieusement celui qui le précède, autant d'épisodes caractéristiques de cette fiévreuse bataille sur roues.

Et voilà pourquoi cette épreuve aura toujours, grâce à son côté d'incertitudes et de dangers, ses admirateurs fanatiques. A chaque grande course, ceux-là revivent les émotions que des milliers et des milliers de personnes ont ressenties alors que ces courses en étaient à leur début et, que la France entière suivait pendant trois jours la gigantesque pédalée de Terront et de Jiel-Laval sur la route de Paris à Brest et retour.

Et qu'on ne vienne pas dire que cette sensation n'existe pas, car il suffirait de prier les incrédules d'aller faire un petit tour soit à l'un des contrôles de Bordeaux-Paris, soit au vélodrome au moment que se fera l'arrivée. Je serais bien surpris s'ils ne joignaient pas alors leurs acclamations à celles de la foule qui voit simplement passer l' « ouragan d'acier », ou arriver le vainqueur souillé de poussière et de boue, mais rayonnant de triomphe.

***

Je viens de rappeler brièvement le souvenir de la course la plus retentissante que nous ayons jamais vue : Paris-Brest et retour, organisée en septembre 1891 par *le Petit Journal* et due à l'initiative de Pierre Giffard, aujourd'hui rédacteur en chef du *Vélo*.

On pourrait presque dire que Paris-Brest inaugura la série des grandes épreuves sur route, si la première course Bordeaux-Paris ne l'avait précédée de quelques mois. En tout cas l'épreuve du *Petit Journal* fut la véritable occasion du « lancement » de la vélocipédie dans les masses ; elle vulgarisa la petite machine d'acier et popularisa le nom de son vainqueur Terront à un degré inouï. De fait la performance réalisée par cet homme couvrant 1200 kilomètres en 71 h. 35 m. et pédalant durant trois jours et trois nuits,

Sans repos, sans trêve, sans sommeil,

comme l'a dit le poète, était bien faite pour stupéfier les braves gens qui n'avaient vu jusque-là dans la bicyclette qu'un joujou mécanique.

Il est dommage qu'on n'ait pas depuis réédité la course Paris-Brest. Les comparaisons auraient été bien instructives, car le temps de Terront eût vraisemblablement été battu de loin.

Car les progrès réalisés dans les courses sur route depuis leur début ont été formidables. Bien certainement ils ne résident pas entièrement dans la qualité des hommes, et il est bien permis de penser que Terront était aussi bon en 1891 que Rivierre ou Garin en 1898.

Les deux facteurs principaux des progrès accomplis sont donc : 1° les machines, qui ont diminué de poids et ont été améliorées sous tous les rapports; 2° l'entraînement.

***

Ce dernier point vaut bien qu'on s'y arrête spécialement, car il a une importance capitale. Les temps sont, en effet, bien loin où l'on appréciait à peine l'aide qu'un coureur pouvait recevoir sur la route d'autres cyclistes qui « le précèdent en lui coupant le vent et en l'encourageant du geste et de la voix » (je cite un journal daté de 1892).

Aujourd'hui il n'est personne qui voudrait disputer sérieusement une épreuve de longue distance sans avoir des relais d'entraîneurs en cours de route. Et il faut des entraîneurs de

(Phot. Beau.)

PARIS-ROUBAIX : DÉPART DES BICYCLETTES.

plus en plus vites, de mieux en mieux outillés.

En 1891, Mills vainqueur de Bordeaux-Paris, n'avait à son service que des entraîneurs montés à bicyclette.

L'année suivante, les tandems entrèrent en scène, puis ce fut le tour des triplettes et des quadruplettes, emmenant le coureur dans leur sillage, à une allure de plus en plus rapide.

Aujourd'hui ces machines sont elles-mêmes devenues insuffisantes et nous assistons à l'entrée en scène des motocycles et des voitures automobiles.

Déjà l'an dernier, celles-ci firent gagner Bor-

(Phot. Beau.)

PARIS-ROUBAIX : MEYER, STÉPHANE ET DUBOIS.

deaux-Paris à Rivierre; et cette année les motocycles ont permis à Garin de gagner Paris-Roubaix dans un temps surprenant.

Et soyez certain que l'homme qui arrivera le premier le 15 mai prochain de ceux partis de Bordeaux pour Paris, aura bénéficié du secours puissant des entraîneurs mécaniques.

***

Une rapide comparaison des temps mis pour effectuer la course Bordeaux-Paris depuis sa fondation donne d'ailleurs une idée bien exacte des progrès réalisés.

En 1891, Mills, entraîné par des bicyclettes, fait le parcours en 26 h., 34 m., 57 s. L'année suivante Stéphane, « tiré » par des tandems, réduit le temps du coureur anglais à 25 h., 37 m.; en 1893, l'entraînement ne s'est pas sensiblement amélioré et le

(Phot. Meunier, Roubaix.)

GARIN.
Vainqueur de Paris-Roubaix, sur sa bicyclette *la Française*, marque *Diamant*.

même Stéphane, finissant roue dans roue avec le vainqueur Cottereau, met 26 h. 4 m. 52 s.

1894 voit les premières triplettes entrer en scène et permettre à Lesna de descendre le record à 25 h. 11 m. 7 s. Devenues plus nombreuses encore l'année suivante, les machines à trois places aident mieux encore l'Autrichien Gerger, qui fait 24 h. 12 m. 15 s.

En 1896, Linton et Rivierre disposent d'une « artillerie » formidable comprenant même des quadruplettes, et le record baisse d'un seul coup à 21 h. 17 m. 18 s. Enfin 1897 voit les voitures automobiles jouer pour la première fois un rôle dans la grande épreuve classique, et le temps du vainqueur Rivière descend à 20 h. 45 m.

Ainsi donc, de 1891 à 1897, on a gagné près de six heures sur un parcours de 591 kilomètres!

Il n'est pas exagéré de dire que 75 p. 100 de cette amélioration sont dus aux progrès réalisés dans l'entraînement.

*
* *

Si je me suis étendu sur ce point, c'est parce que là est sans aucun doute le côté le plus caractéristique et le plus curieux de la course sur route. Il y aurait même là matière à des colonnes de réflexions et de commentaires de toute sorte. Pour aujourd'hui, bornons-nous à constater le fait.

J'ajouterai cependant que la progression réalisée dans Bordeaux-Paris a été suivie également dans toutes les autres courses; si j'ai pris comme exemple la grande épreuve annuelle de mai, c'est parce qu'elle est la plus ancienne et permet les comparaisons les plus étendues.

Paris-Roubaix, qui fait le sujet de nos gravures, a vu le même progrès. De 9 h. 17 m. la première année, par l'Allemand Fischer, le temps est descendu cette année — la troisième — à 8 h. 13 m. par Garin.

Ceci donne, pour les 268 kilomètres, une vitesse moyenne de 33 kilomètres à l'heure, absolument remarquable pour un parcours dont certaines parties sont médiocres.

Paris-Roubaix comportait aussi une catégorie de motocycles et automobiles légères qui a vu se réaliser une vitesse encore plus grande. Le vainqueur de cette catégorie, M. Degrais, a mis en effet 40 minutes de moins que les cyclistes; il était monté sur un tricycle à pétrole, à moteur d'un cheval trois quarts.

Il est à noter que Garin n'a été entraîné que par des motocycles, alors que Stéphane, arrivé second dans la même catégorie, avait l'aide de voitures automobiles, qu'on estimait généralement bien plus efficaces en raison de l'abri qu'elles offrent au cycliste « collé » derrière leur caisson. Cependant Stéphane a succombé de près d'une demi-heure.

Nous reverrons d'ailleurs les deux modes d'entraînement aux prises les 14 et 15 du mois prochain, sur la route de Bordeaux à Paris, et ce ne sera pas un des moindres éléments d'intérêt de la grande lutte sur route annuelle.

VICTOR BREYER.

(Phot. Meunier, Roubaix.)

DEGRAIS. Vainqueur de Paris-Roubaix,
sur son tricycle à pétrole de Dion-Bouton, muni de *Pneumatiques Michelin* (1 cheval 3/4).

Le Courrier de nos Lecteurs

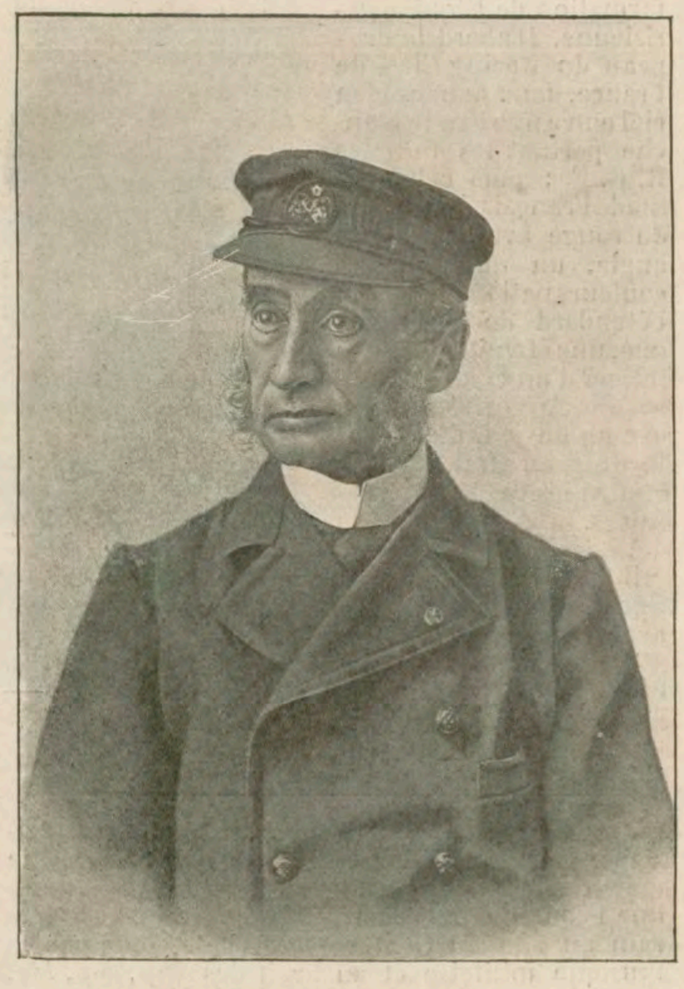
Sous ce titre, notre collaborateur Petit Bleu *répondra avec la plus grande régularité à toutes les demandes de renseignements qui lui seront adressées. Adresser les communications, concernant cette rubrique,* Petit Bleu *à* la Vie au grand air, 106, *boulevard Saint-Germain, Paris.*

René Berton : Regrets, nous n'acceptons pas de correspondants pour le moment. — *E. Salathé* : Même réponse. — *André Eudesq* : Nous regrettons, mais ce que vous nous proposez n'est pas dans la note de notre revue. — *Un anonyme, A. O., Georges Guifard, P. C., G. Edouon, G. Sauzereau, F. L., Pierre Ulysse, Loviconi, H. Chapier, Paul Savy, Villery, Laurent-Rolandez, Un Toulousain, Lieutenant Quitteray, L. Sap.* : Pour tous les renseignements concernant le patin-bicyclette adressez-vous à Richard-Choubersky, 18, rue du Quatre-Septembre, Paris. — *H. S.* : Nous prenons bonne note de votre demande. — *Un groupe de Nimois* : Même réponse. — *A. Weiss* : Adressez-vous à M. Louis Perrée au *Journal des Sports*. — *Rotsaert* : Regrets, nous ne pouvons donner suite à votre demande pour le moment. — *Abel Bataille* : Non. — *Gratbin* : Voyez à nos annonces, nous vous recommandons toutes ces maisons de cycles. — *L. Beirlliard* : 1° Nous n'acceptons pas les positifs sur verre; 2° Il nous faut un agrandissement; 3° Non. — *E. Blanc*: Nous n'acceptons pas de correspondants. Regrets. — *P. Van Hailz* : Nous ne pouvons utiliser votre proposition pour le moment; regrets. — *Club Pédestre de Genève* : Quel genre de prix désirez-vous?

PETIT-BLEU.

Le Contre-Amiral Baron Lagé

L'officier supérieur de notre marine de guerre qui vient de s'éteindre à l'âge de quatre-vingt-trois ans laissera un souvenir ineffaçable dans les annales du Yachting en France. C'est un de ceux



LE CONTRE-AMIRAL BARON LAGÉ.
Mort récemment, président de l'Union des yachts français.

qui ont le plus contribué à le fonder et à aider à son développement.

Membre du cercle du Yacht-Club de France, il en est nommé président du conseil maritime, et c'est en cette qualité qu'il présida aux séances du premier Congrès des sociétés nautiques de 1896. Il devint, en 1888, le président effectif du cercle.

C'est pendant sa présidence qu'eut lieu la scission si regrettable du conseil maritime du Yacht-Club de France, survenue pour des motifs que nous ne voulons ni devons apprécier ici.

Toujours est-il que les dissidents, en fondant l'Union des yachts français, en 1890, offrirent la présidence de la nouvelle société à l'amiral Lagé, qui accepta. On ne pouvait faire un meilleur choix sous tous les rapports.

Regrettons, en terminant, que la fusion survenue ces jours derniers entre le Yacht-Club et l'Union des Yachts ait été conclue après la mort du baron Lagé.

G. R.

Le Match international de Football-Rugby

PARIS CONTRE ÉDIMBOURG

Depuis trois ans le Stade Français — une des plus anciennes sociétés enrôlées sous la bannière de l'Union des Sociétés françaises de Sports Athlétiques — organise, le lundi de Pâques, un match international de football-rugby qui met en présence deux équipes, l'une prise dans les clubs parisiens, l'autre choisie dans ceux d'Edimbourg, d'où le nom donné à la rencontre.

Depuis la fondation, en 1896, l'équipe d'Édimbourg a toujours été victorieuse. La première année par 21 points contre rien; en 1897 par 11 points contre rien, et enfin cette année par 24 points contre 11.

Ce dernier match, joué le 11 avril sur le terrain du S. F., à Courbevoie, a été particulièrement intéressant. Plus de cinq mille spectateurs étaient présents. Le club organisateur avait, du reste, fort bien fait les choses. La tribune de l'enceinte réservée était pavoisée de faisceaux de drapeaux. M. Casimir-Perier, ancien président de la République française — qui présidait la journée, y avait pris place ayant à ses côtés le R. P. Didon, M. Izoulet, professeur au Collège de France et d'autres notabilités.

Au centre de l'enceinte s'élevait un mât portant les couleurs des trois clubs ayant contribué à la formation de l'équipe parisienne. D'abord le drapeau du Racing-Club de France, deux bandes bleu ciel entre une bande blanche portant les initiales R. C. F. ; puis celui du Stade Français, bleu bordé de rouge avec, dans un angle, un quartier aux couleurs nationales; enfin l'étendard de l'Olympique, une étamine blanche frappé d'un O ailé rougebrique. Aux extrémités du champ de jeu, d'un côté le drapeau français, de l'autre les couleurs écossaises.

Une excellente musique militaire, celle du 28e de ligne, s'est fait entendre avant et après la partie.

La toujours inévitable cérémonie de la photographie des équipes, effectuée au milieu d'un cercle sympathique de sportsmen, qui voulaient admirer de près les joueurs, a retardé un peu le commencement du match. Il était trois heures passées — le match avait été annoncé pour deux heures — lorsque l'équipe écossaise a fait son entrée sur le terrain au son du *God save the Queen*, joué par la musique militaire et au bruit des *Hip, hip, hip, hourrah !* poussés vigoureusement par les nombreux Anglais qui étaient présents. Les Parisiens ont suivi presque immédiatement et, cette fois, ce sont les accents plus entraînants de la *Marseillaise* qui les ont accueillis.

Les Écossais portaient un jersey blanc, avec en sautoir une bande aux couleurs d'Edimbourg. Les Parisiens avaient le jersey bleu aux petites rayures rouges, avec sur la poitrine, au centre d'un écusson blanc, le coq gaulois.

Il n'entre pas dans le cadre de *la Vie au Grand Air* de donner une description technique de la partie. Disons cependant qu'elle a été disputée avec acharnement. Dans la première mi-temps — une partie de rugby se joue en deux reprises de quarante minutes séparées par un repos de cinq minutes pendant lequel les équipes changent de camp — les Parisiens ont fort bien résisté aux attaques énergiques des vieux routiers du football qui en majeure partie composaient l'équipe écossaise. Un moment même on a eu l'espoir de voir nos couleurs triompher. A la reprise du jeu la supériorité des étrangers s'est fait sentir, et les nôtres ont dû baisser pavillon. Ils ont succombé — non sans gloire — après avoir vaillamment lutté. Edimbourg a gagné par 24 points (5 essais, 2 buts, 1 but après un coup placé) contre 11 points (3 essais et 1 but) à Paris.

Les deux équipes étaient ainsi composées :

Edimbourg. — Arrière : Easterbrook (London Scottish). Trois-quarts : C.-H. Adamson (Hanrick), L.-M. Magee (Edinburgh Wanderers), A. W. Robertson (Edinburgh Academicals), Robin Welsh (Watsonians), Drybrough (Edinburgh). Demis : J.-W. Simpson (Royal High School), G.-G. Gillespie (Edinburgh Academicals). Avants : J.-B. Hatt (London Scottish), R.-C. Stevenson (id.), A.-G. Gibson (id.), Dr A. Balfour (Watsonians), J.-P. Campbell (id.), A.-G. Albertyn (Edinbourgh U.), T.-M. Scott (South of Scotland), Mac Millan (London Scottish), capitaine.

Paris. — Arrière : P. da Sylva (S. F.). Trois-quarts : Heil (S. F.), Giroux (S. F.), Moulu (S. F.), Amand (S. F.). Demis : Hadley (S. F.), Ellemberger (S. F.). Avants : Bernard (S. F.) capitaine, Muret (R.C.F.), Trupel (S.F.), Mamelle (S.F.), Bellencourt (S.F.), L. Dedet (S.F.), G. Gautier (O.), de Longchamps (O.).

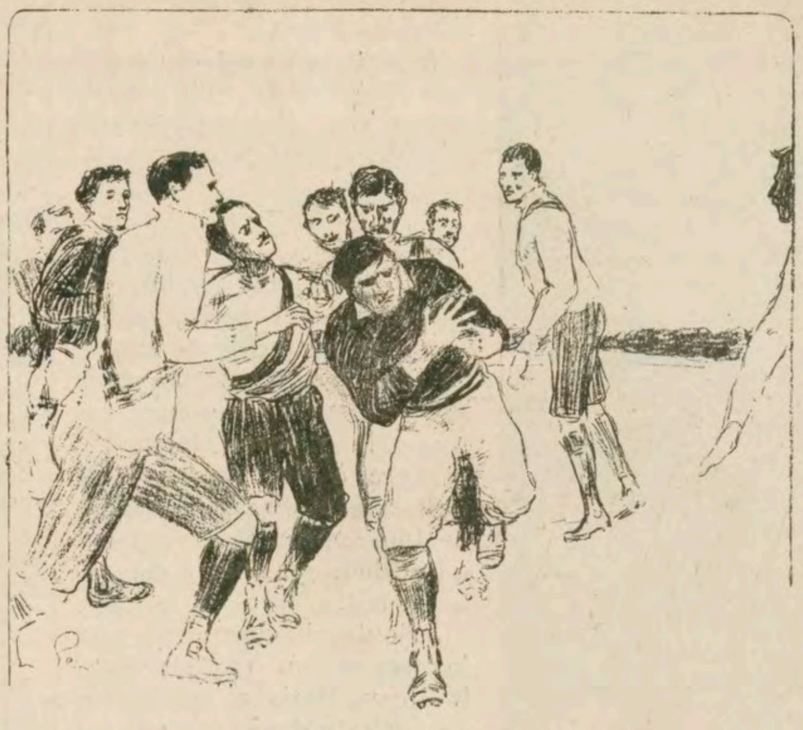
On remarquera que les clubs étaient fort inégalement représentés dans l'équipe parisienne. Le S. F., qui organisait le match, avait fort probablement voulu récompenser ses équipiers premiers de leur victorieuse saison — ils ont cette année triomphé dans le championnat de France, — et n'avait pris que trois joueurs en dehors de leurs rangs. Un du Racing-Club de France et deux de l'Olympique. Muret, l'unique représentant du R.C.F. s'est couvert de gloire et a marqué deux essais dans la première partie du match. Les deux représentants de l'Olympique ont également rendu d'inappréciables services. Parmi les stadistes, il faut signaler plus particulièrement Ellemberger, Amand et Truppel. Le point faible a été l'arrière da Sylva, un des meilleurs arrières français il y a deux ans, mais qu'on avait fait sortir de sa retraite pour la circonstance. Binoche, l'arrière du R.C.F., s'il avait été choisi, eût certainement empêché au moins deux des essais qu'ont marqué les Écossais.

Le match Paris contre Edimbourg a prouvé que les temps prédits sont arrivés ou bien près de l'être; le grand public s'intéresse au beau sport qu'est le football.

Les spectateurs ont suivi les péripéties du match avec un bel entrain, applaudissant indistinctement les deux équipes chaque fois que les prouesses des joueurs leur en fournissaient l'occasion.

Certainement nous sommes encore loin de l'intérêt que les Anglais y prennent. Il se passera encore quelques années avant de trouver 70 000 spectateurs réunis pour assister à un match de football; mais voir 5 000 personnes faire le déplacement de Courbevoie pour un match de football est l'indice certain que le public français prend goût au jeu et qu'il s'y intéresse. D'ici quelques années il s'y passionnera.

PAUL FIELD.

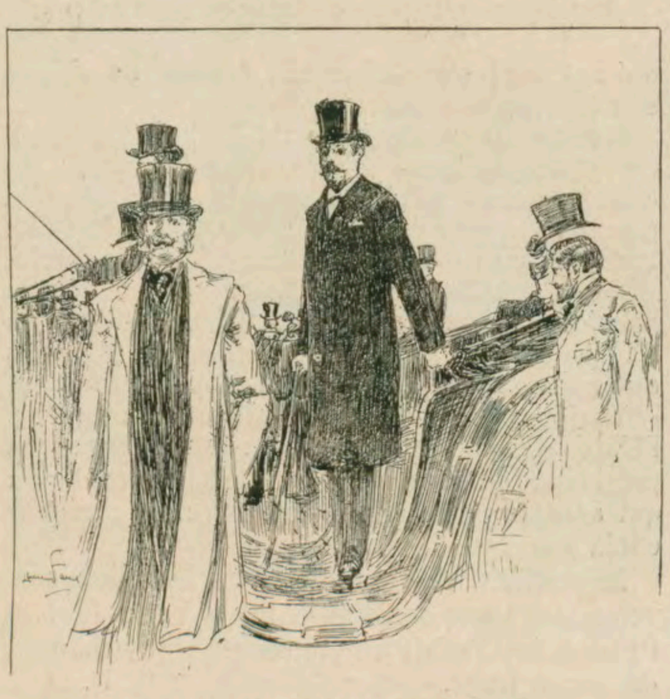


UNE CHARGE DE MURET.

(Phot. Chiesi.)

BERNARD (Capitaine de Paris). MAC-MILLAN (Capitaine d'Édimbourg).

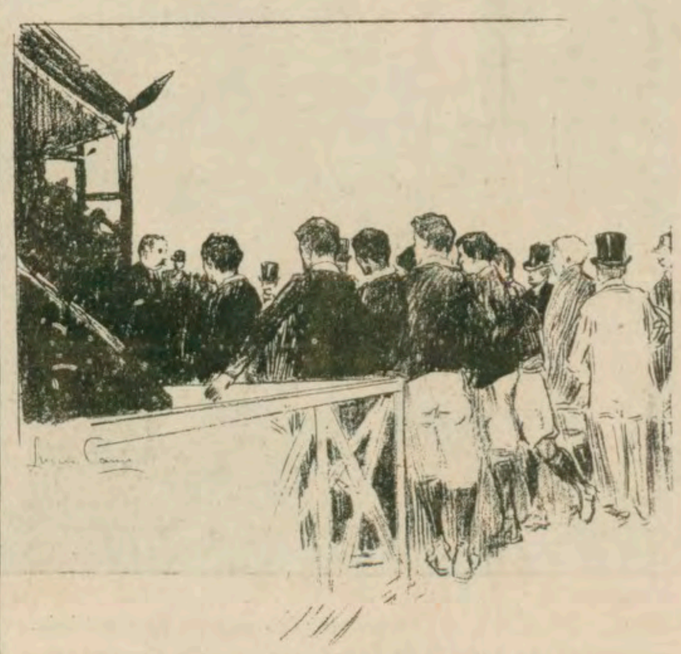
LES DEUX ÉQUIPES.



M. CASIMIR PÉRIER.

Avis important.

Aucun des dessins, des clichés et des articles de la Vie au Grand Air *ne peut être reproduit sans une entente préalable avec les éditeurs.*



PRÉSENTATION DES JOUEURS AU PRÉSIDENT.

NOS COURSES DE PATINS-BICYCLETTES

A en juger par l'intérêt qu'a soulevé notre premier article sur les patins-bicyclettes, la manifestation que nous préparons pour le mois de juin, aura un gros succès de curiosité. De mémoire de publiciste, jamais un article ne nous avait valu autant de demandes de renseignements. Pendant trois semaines, chaque courrier nous a apporté un paquet de lettres venues un peu de tous les côtés, ce qui est assurément le meilleur critérium des articles qui *portent* sur le lecteur.

Le moment est donc venu de donner le règlement de nos courses. Nous disons *nos courses*, car notre petite fête en comprendra quatre. Il s'agit en effet de donner, sur plusieurs distances, la preuve de l'excellence de ces patins-bicyclettes qui feront certainement florès d'ici peu.

* * *

Mais voici le règlement.

ART. I. — Les courses auront lieu autour de Longchamp dans la matinée du dimanche 19 juin.

ART. II. — Elles auront lieu sous les règlements de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, c'est-à-dire que nul ne pourra y prendre part s'il n'est reconnu amateur par cette fédération.

ART. III. — Les épreuves se décomposeront comme suit :

A. *Championnat de vitesse, 300 mètres.*

B. *Handicap sur un tour de Longchamp.*

C. *Championnat de fond, deux tours de Longchamp.*

D. *Course mixte, c'est-à-dire que les concurrents pourront se faire tirer, soit au moyen d'une corde, soit avec le secours d'une canne, par des équipes de tandem ou de triplettes.*

ART. IV. — Mille francs de prix en objets d'art seront décernés.

ART. V. — Il ne sera pas perçu de droit d'entrée.

ART. VI. — Les engagements sont reçus dès aujourd'hui et seront clos le 15 juin à minuit. Prière d'indiquer la ou les courses dans lesquelles on désirera s'engager.

ART. VII. — Le comité sera choisi parmi les membres de l'U. S. F. S. A. et de la presse sportive.

* * *

C'est donc le 19 juin que nos concurrents s'élanceront sur la route autour de Longchamp.

Nous avons, à dessein, choisi cette date relativement éloignée, pour permettre aux débutants d'acquérir d'ici là, souffle et agilité.

Nous nous tenons, bien entendu, à la disposition des intéressés pour tous les renseignements dont ils pourront avoir besoin.

P. L.

(The Cycle.)

LE PRINCE DE GALLES APPRENANT A MONTER EN BICYCLETTE, A CANNES. (Voir p. 37.)

Avis important.

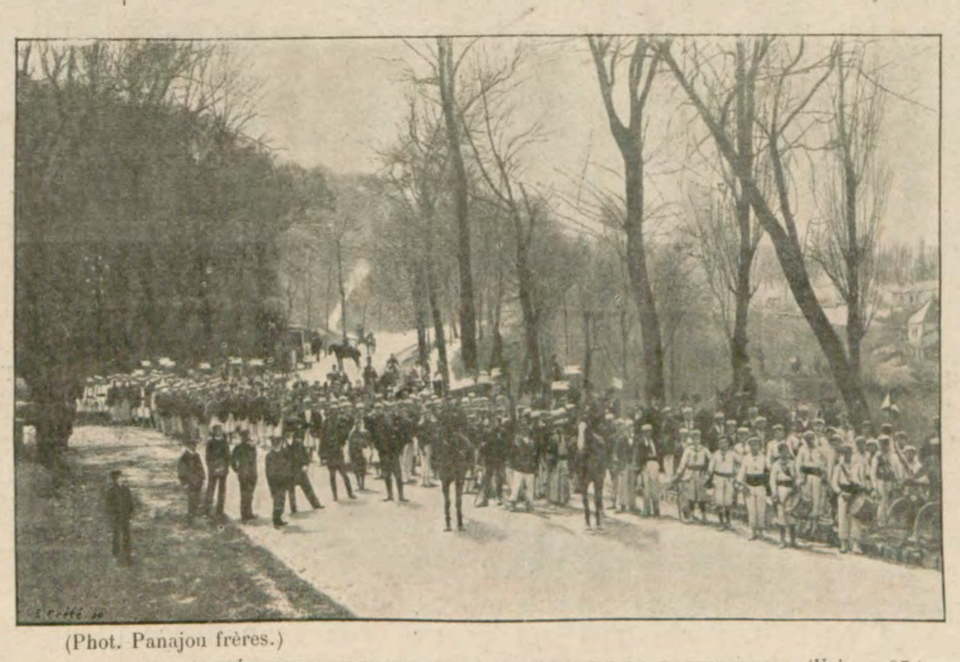
Lire dans nos prochains numéros les articles illustrés de nos collaborateurs :

Louis Perrée. — W. de Pawlowski. — L. Crouzet. — Paul Puy. — Maurice Ravidat. — Émile André. — Vicomtesse de Réville. — R. Chéron. — Méry. — C. Bannel. — A. Vimille. — Paul Field. — Collet. — Victor Breyer. — Paul Flouest. — Paul Manoury. — Marc de Brus. — Paul Sarrey, *etc.*

Le quatrième numéro de

LA VIE AU GRAND AIR

Paraîtra le 15 Mai.



(Phot. Panajou frères.)

A BORDEAUX : LE DÉPART DU CONCOURS DE MARCHE DE LA BASTIDIENNE. (Voir p. 37.)

NOS ILLUSTRATIONS

UN CONCOURS DE MARCHE.

La Bastidienne de Bordeaux est une de nos plus anciennes et de nos plus puissantes sociétés de gymnastique. Alors que la plupart des associations périclitent, *la Bastidienne*, au contraire, voit son influence et sa prospérité augmenter chaque année. La dernière manifestation qu'elle vient d'organiser a réussi en tous points. Il s'agissait d'un concours de marche entre Bordeaux et Royan. Le général Varaigne avait bien voulu en accepter la présidence et avait autorisé les officiers qui faisaient partie du jury à se mettre en tenue. La colonne était formée de vingt sociétés de gymnastique, et l'itinéraire, à courir en trois journées, était le suivant : Bordeaux, Saint-André de Cubzac, Gauriac, Saint-Ciers, Lalause, Saint-Fort-sur-Gironde, Cozes et Royan.

Voici à quelles allures la colonne a effectué le parcours :

Résumé : marche de la première journée Bordeaux-Gauriac), 37 kilomètres 700 mètres ; deuxième journée (Gauriac-Saint-Fort), 52 kilomètres 900 ; troisième journée (Saint-Fort-Royan), 37 kilomètres 400. Total des trois étapes, 128 kilomètres.

La moyenne de la marche a été de 5 kilomètres 500 par heure.

Est-il utile d'ajouter que la réception faite par ces populations aux vaillants gymnastes a été des plus enthousiastes ?

LE PRINCE DE GALLES CYCLISTE.

Son abord sympathique, son accueil bienveillant et son appui cordial pour tout ce qui est sport font que le prince de Galles est idolâtré du peuple britannique. Sportsman entendu depuis sa jeunesse, il ne pouvait se montrer indifférent à l'égard de la reine Bicyclette, aussi ne tarda-t-il pas à devenir cycliste et ce fut en France qu'il prit ses premières leçons. De passage à Cannes, le prince de Galles, au cours de ses promenades quotidiennes, frappé par le grand nombre de cyclistes qui sillonnaient les routes de la Côte d'Azur, voulut à son tour goûter des plaisirs et des charmes que procurent la bicyclette. Il résolut donc de prendre sa première leçon, et après s'être fait livrer une machine, oh ! très simple, qui ne différait des nôtres que par la grande largeur de sa selle, le prince fit le choix d'un bon professeur ; M. Olivier Stanton, déjà connu pour avoir rempli les mêmes fonctions auprès de plusieurs altesses royales, fut désigné. Les larges allées du Parc du Régent furent reconnues très suffisantes pour permettre à Sa Majesté d'opérer les maints zigzags qui caractérisent les premières leçons de bicyclette... même d'un futur roi.

Malgré ses soixante ans, le prince de Galles montrait une très grande souplesse dans tous ses mouvements. Très adroit, il progressa vite et devint bientôt si enthousiaste pour ce genre de sport, qu'il s'en effrayait pour l'avenir ! Tous les matins une ou deux heures étaient exclusivement consacrées aux leçons

(Phot. Chiesi.)

CHARRON

Vainqueur du match de bicyclettes à pétrole. (Voir p. 38.)

(Phot. Chiesi.

OSMONT

L'adversaire de Charron.

de bicyclette. L'après-midi et à ses moments perdus il venait parfois évoluer sous l'œil vigilant de M. Stanton. Enfin au bout de huit leçons, je dis huit, le Prince, sûr de lui-même, fit sa première sortie, et, tout comme ces nombreux cyclistes qu'il convoitait d'un œil d'envie quelques jours auparavant, il put à son tour goûter des charmes et des plaisirs que procure la reine Bicyclette.

Voilà en quelques mots comment le futur roi d'Angleterre devint cycliste.

LA COURSE DE RELAIS.

« Messagers en avant! » tel a été le signal du départ donné par le capitaine Draudette aux messagers de la course de Relais, le dimanche 12 avril. Cette épreuve annuelle organisée par notre confrère, *le Journal des Sports*, compte deux années d'existence et a pour but, rappelons-le, d'utiliser les forces permanentes de la vélocipédie représentées par nos sociétés constituées, et de démontrer qu'au cas où tout autre moyen de communication viendrait à manquer, le cyclisme pourrait rendre, au jour où la Patrie ferait appel au dévouement de ses adeptes, d'utiles services pour porter un ordre de mobilisation aux points les plus éloignés du territoire.

Cette course se composait cette année de quatorze itinéraires différents. Les quatorze villes à destination desquelles étaient partis les messagers sont les suivantes : Calais-Dieppe, le Havre, Cherbourg, Brest, Nantes, Pau, Toulouse, Perpignan, Nice, Thonon-les-Bains, Belfort, Nancy et Mézières.

Chacun des messagers était porteur d'une sacoche renfermant un pli qui fut remis tous les 40 ou 50 kilomètres à un autre cycliste et ainsi de suite jusqu'aux différents points terminus.

Presque tous les messagers arrivèrent à destination le lendemain de leur départ. Seul celui de Nice, contrarié par le temps, n'arriva que deux jours après. Mais une bonne surprise lui était réservée. Au lieu de remettre son pli à un simple contrôleur, il dut le présenter au chef de l'Etat lui-même, qui en avait manifesté le désir en apprenant le but patriotique de la course de Relais. C'est à Riviera Palace que furent introduits messager et accompagnateurs. Le Président ouvrit le message et prit connaissance du contenu libellé en ces termes :

« Le cyclisme français, unissant ses forces, les met au service de la Patrie. »

5c LE JOURNAL DES SPORTS 5c
5 JOURNAL DES SPORTS 5
CYCLISME AUTOMOBILISME ATHLETISME HIPPISME
C. YACHTING ROWING ESCRIME CHASSE
10 BILLARDS
MALLET RESTAURANT 10 BILLARDS BRASSERIE MALLET 10 BILLARDS RESTAURANT BRASSERIE MALLET
BAINS DE JOUVENCE
CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE
LOUER
PLAT DU JOUR

(Phot. P. Raffaele).

LA COURSE DE RELAIS : LE DÉPART DEVANT LE « JOURNAL DES SPORTS » (Voir p. 38).

Le président de la République félicita alors le messager et termina son exorde en ces termes :

« Messieurs, je suis enchanté que mon séjour à Nice me procure le plaisir de vous recevoir. Le Cyclisme Français, que j'encourage de tous mes efforts, rendra en effet de grands services à la Patrie en cas de mobilisation. »

Les résultats ont prouvé que l'expérience était probante pour le plus grand honneur d'un sport que nous aimons profondément et que nous voulons voir glorifier par tous en cette occasion.

LE MATCH CHARRON-OSMONT.

Le match qui s'est disputé sur dix tours de Longchamp entre Charron et Osmont, le mercredi 20 avril à 9 heures du matin a été le premier, mettant aux prises deux hommes pilotant des bicyclettes à pétrole.

Les deux bicyclettes avaient toutes deux un moteur de Dion-Bouton de 1 cheval 3/4. La bicyclette que montait Charron était plus multipliée que celle d'Osmont. Le mode de transmission était la chaîne tandis que celui d'Osmont était la courroie.

Disons tout d'abord que Charron est sorti vainqueur de la rencontre par un peu plus d'un tour, couvrant les 35 kilomètres du parcours en 46 minutes 49″ 3/5. Charron a dominé son adversaire d'un bout à l'autre et a fini plus vite qu'il n'était parti couvrant le huitième tour (1 tour de Longchamp a environ 3500 mètres), en 4′ 30″ 2/5, ce qui constitue le record pour toute sorte de machine. Le meilleur temps d'Osmont pour le tour de Longchamp est de 5 minutes 3″. Son temps total est 53 minutes 33″ 1/4. Il est donc loin de celui de Charron. A l'arrivée des deux matcheurs, contravention a été dressée pour allure excessive.

Il n'est pas permis de faire du cinquante à l'heure autour de Longchamp. C'est à grand peine que notre photographe Chiesi a pu prendre la photographie des deux matcheurs que nous reproduisons aujourd'hui.

Les Gouttes Livoniennes GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORBEIL. Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.